Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7547**

14. Wahlperiode 21. 11. 2001

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/6505 –

Aktuelle Verkehrspolitik

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat Wahrheit und Klarheit in der Verkehrspolitik versprochen. Die bisherigen Beratungen mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, und anderen Vertretern der Bundesregierung im zuständigen Bundestagsausschuss haben bisher keine ausreichend präzisen Antworten und Festlegungen ergeben.

Vorbemerkung der Bundesregierung

I. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist wesentlicher Bestandteil eines starken und dynamischen Wirtschaftsstandorts Deutschland sowie zentrale Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Die Bundesregierung hat mit dem Verkehrsbericht 2000 ihr Konzept für ein integriertes Verkehrssystem vorgelegt. Bei der Infrastruktur kommt der Vernetzung der Verkehrsträger, dem Ausbau von Schiene und Wasserstraße, der Optimierung der Schnittstellen sowie der Verbesserung des Kombinierten Verkehrs eine besondere Bedeutung zu. Ziel ist, durch die Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten aller Verkehrsträger deren jeweilige Stärken zu nutzen und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu minimieren. Damit wird die Grundlage für eine Verlagerung vor allem des Gütertransports von der Straße auf Schiene und Wasserstraße geschaffen. Mit der Infrastrukturpolitik der Bundesregierung werden Arbeitsplätze geschaffen und gesichert und zu einer Verstetigung der Bautätigkeit beigetragen.

II. Die Bundesregierung setzt auf ein breit gefächertes Maßnahmenpaket, das alle Bereiche der Verkehrspolitik einbezieht und alle Verkehrsträger und ihre Infrastrukturen umfasst: technische, ordnungspolitische, preispolitische und investive Maßnahmen sowie Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen. Um insbesondere die Modernisierung des Schienennetzes voranzutreiben, sind die Investitionen für Schiene und Straße angeglichen und auf eine Rekordhöhe gebracht worden. Dies findet seinen Niederschlag in den fol-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 21. November 2001 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

genden Investitionsprogrammen und in den Investitionshaushalten für die Verkehrsinfrastruktur:

- Investitionsprogramm 1999 bis 2002
- Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003
- Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007
- EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006.

Mittel- und langfristige Zielstellung ist eine integrierte Verkehrsplanung, die alle Verkehrsmittel, Verkehrszwecke und Planungsebenen in den Blick nimmt sowie Raumordnung, Regionalplanung, Städtebau, Umwelt- und Naturschutz und Wirtschaftsförderung einbezieht und zusammenführt.

1. Zu welchem Zeitpunkt werden die neuen methodischen Ansätze verabschiedet sein, die die Erstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) ermöglichen?

   Wann werden diese dem Parlament zugänglich gemacht werden?

Die Erarbeitung der methodischen Ansätze der Bundesverkehrswegeplanung ist ein permanenter verwaltungsinterner Prozess, in dem die aktuellen Erkenntnisse der Bundesregierung, des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) sowie der wissenschaftlichen Öffentlichkeit aufgegriffen werden. Die neuen Ansätze, insbesondere die für die Komponenten Umwelt, Raumordnung und Städtebau, wurden zusammengefasst bereits im Verkehrsbericht 2000 vorgestellt und werden bei den jetzt laufenden Projektbewertungen angewendet.

Eine abschließende Zusammenstellung der bei der Überarbeitung angewandten Methodik wird wie bei der Aufstellung des BVWP ’92 nach dem Überarbeitungsprozess zur Verfügung stehen (vgl. Methodenband „Gesamtwirtschaftliche Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen“, Heft 72 (1993)). Das BMVBW informiert kontinuierlich die Verkehrsressorts der Länder im Arbeitskreis „Bundesverkehrswegeplanung“ über den Prozess und die Methodik der Bundesverkehrswegeplanung. Vertreter der Umweltministerkonferenz der Länder sowie der Ministerkonferenz für Raumordnung sind einbezogen.

2. Welcher Zeitraum ist daran anschließend erforderlich, um mit diesem Instrumentarium einen BVWP zu erarbeiten?

Die zur Überarbeitung des BVWP ’92 erforderlichen Aktivitäten, wie Erarbeitung der Prognosen, Methodenentwicklung und Bewertung, sind eng miteinander verzahnt. Eine völlig separate, abschließende Erarbeitung der Bewertungsmethodik vor deren Anwendung wäre praxisfremd, weil sie an konkreten Vorhaben getestet und stabilisiert werden muss. Insofern kann der Zeitraum allein für den Prozess der Überarbeitung des BVWP ’92 nicht – wie unterstellt – präzisiert werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

3. Zu welchem Zeitpunkt (Angabe in Jahr und Monat) wird dieser neue BVWP vorliegen und dem Deutschen Bundestag zugeleitet werden?

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den BVWP ’92 zügig zu überarbeiten. Auf Grund der großen Zahl von Straßenbauprojekten, welche die Länder gemeldet haben und Verzögerungen bei den Anmeldungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) kann nach einer Anhörung der Länder und Verbände der

Regierungsentwurf eines neuen BVWP voraussichtlich im Jahr 2003 vorgelegt werden. Die parlamentarische Behandlung der entsprechenden Gesetzesentwürfe zur Änderung der Ausbaugesetze für Schiene und Bundesfernstraßen wird sich daran anschließen.

4. Warum hat die Bundesregierung den gesetzgeberischen Auftrag, die im Jahre 2000 ausgelaufenen Ausbau-Gesetze mit den Bedarfsplänen für Straße und Schiene fortzuschreiben, nicht erfüllt?

   Weshalb wurde das Recht des Gesetzgebers, über diese Ausbaugesetze zu beschließen, durch Regierungsentscheidungen in Form des Investitionsprogramms 1999 bis 2002, durch das Zukunftsinvestitionsprogramm und das Anti-Stau-Programm ersetzt?

Nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen gelten sowohl der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz als auch der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz bis zur Verabschiedung neuer Bedarfspläne fort. Die jeweilige Geltungsdauer der Ausbaugesetze ist nicht befristet. In beiden Gesetzen – terminiert in Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Inkrafttretens (1. Januar 1991 bzw. 16. November 1993) – sind Prüfaufträge enthalten, nach denen das BMVBW festzustellen hat, ob der jeweilige Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen wurde im Jahre 1996, und damit fünf Jahre nach dem Inkrafttreten des 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes, damit begonnen.

Das Ergebnis der letzten gesetzlich geforderten Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege gemäß § 4 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Schreiben vom 26. April 2000 dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages zugeleitet. Der gesetzliche Überprüfungsauftrag wurde damit erfüllt.

Mit dem Start der Arbeiten zur Überarbeitung des BVWP, die in die jeweiligen Arbeiten zur Fortschreibung der Ausbaugesetze einmünden, wird dem gesetzlichen Überprüfungsauftrag in § 4 der vorgenannten Ausbaugesetze entsprochen. Damit wird der in den Gesetzen festgelegte Überprüfungsturnus eingehalten.

Entgegen der Darstellung in der Frage ist das Recht des Gesetzgebers, über die neuen Ausbaugesetze zu beschließen, nicht durch Regierungsentscheidungen zu Investitionsprogrammen ersetzt worden.

Sowohl das Investitionsprogramm als auch das Zukunftsinvestitionsprogramm berücksichtigen die gesetzlichen Festlegungen der geltenden Bedarfspläne.

5. Zu welchem Zeitpunkt (Angabe in Jahr und Monat) werden die Ausbauänderungsgesetze für die Verkehrsträger Straße und Schiene dem Deutschen Bundestag zugeleitet?

   Ist beabsichtigt, ein vergleichbares Gesetz auch für die Binnenwasserstraßen zu schaffen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

Ein Gesetzentwurf zum Ausbau der Bundeswasserstraßen wird zurzeit im BMVBW erarbeitet.

6. Mit welcher Priorität werden die Projekte des Anti-Stau-Programms in den neuen BVWP eingestellt werden?

Die im Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 aufgeführten Maßnahmen werden Bestandteil des künftigen Vordringlichen Bedarfs sein.

Dies gilt auch für den Bereich der Schienenvorhaben. Zur Beurteilung des Netzzusammenhanges und der notwendigen Zuordnung zu den zu bewertenden Planfällen werden diese Schienenprojekte im Rahmen der Überarbeitung des BVWP ’92 in das Bewertungsverfahren einbezogen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

7. Mit welcher Priorität werden die Projekte, die vom Gesetzgeber in den alten BVWP als Vordringlicher Bedarf eingestellt waren, in den neuen BVWP eingestellt werden?

Alle Vorhaben

– des Investitionsprogramms für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002,
– des Zukunftsinvestitionsprogramms 2001 bis 2003,
– weitere wichtige Lückenschlüsse im Zuge der Bundesautobahnen
– sowie grundsätzlich die Maßnahmen, für die am 31. Dezember 1999 ein Planfeststellungsbeschluss oder ein vergleichbarer Beschluss vorlag,

werden im Rahmen der Überarbeitung des BVWP ’92 nicht erneut bewertet (Überhang-Vorhaben). Alle weiteren Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des weiteren Bedarfs der geltenden Ausbaugesetze werden gemeinsam mit den erstmals neu gemeldeten Projekten bewertet.

Die Bundesregierung wird – ausgehend von den Ergebnissen der Projektbewertungen – den Regierungsentwurf der neuen Ausbaupläne aufstellen. Über die endgültige künftige Priorität dieser Einzelprojekte entscheidet der Deutsche Bundestag im Rahmen seiner Beratungen über die Novellen zu den Ausbaugesetzen.

8. Mit welcher Priorität werden die Projekte des Zukunftsinvestitionsprogramms in den neuen BVWP eingestellt werden?

Die im Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 aufgeführten Maßnahmen gelten für die Überarbeitung des BVWP ’92 als gesetzt, weil es sich dabei um bereits laufende bzw. planerisch weit fortgeschrittene Maßnahmen handelt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. In welcher Höhe werden Einnahmen aus der LKW-Straßenbenutzungsgebühr, die ab dem 1. Januar 2003 für das Anti-Stau-Programm zur Verfügung stehen sollen und dort bereits projektbezogen verplant sind, erwartet und in welcher Höhe werden sie für die Staubeseitigung auf Bundesautobahnen jährlich eingesetzt werden?

Ein Teil der künftigen Einnahmen aus der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw wird für das Anti-Stau-Programm Verwendung finden. Das Volumen des Anti-Stau-Programms beträgt rund 7,4 Mrd. DM; auf Vorhaben im Netz der Bundesautobahnen entfallen davon rund 3,7 Mrd. DM. Da über die Höhe der Gebühr noch keine Entscheidung getroffen wurde, kann über die erwarteten Gesamteinnahmen und die Reinvestition in die Verkehrsinfrastruktur keine abschließende Auskunft erteilt werden.

10. Sind bereits Ausschreibungsverfahren zur Ermittlung einer geeigneten Erfassungs- und Inkassotechnologie für die Straßenbenutzungsgebühr durchgeführt worden?

11. Wenn ja, welche Technologie soll als Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens zum Einsatz kommen?

12. Welcher finanzielle Aufwand ist erforderlich, um diese Technologie zu installieren?

Die Fragen 10 bis 12 werden gemeinsam beantwortet.

Im Juli 2000 wurden die vom BMVBW ausgewählten Bewerber zur Abgabe eines konkreten Angebotes für die Entwicklung, Errichtung und den späteren Betrieb des künftigen Systems der streckenbezogenen Lkw-Gebühr aufgefordert. Die Angebotsfrist ist am 31. Januar 2001 abgelaufen. Mehrere Bewerber haben ein Angebot abgegeben. Gegenwärtig findet eine Bewertung der Angebote statt.

Die Entscheidung darüber, welche Technologie zum Einsatz kommen wird, fällt mit der Vergabeentscheidung. Erst mit dieser Entscheidung werden auch Aussagen zu den erforderlichen finanziellen Aufwendungen getroffen werden können.

13. Welcher zeitliche Aufwand ist für die Herstellung der vollständigen Einsatzreife des Systems erforderlich?

Es ist vorgesehen, dass der Betreiber zu Beginn des Jahres 2002 mit dem Aufbau des Erhebungs- und Kontrollsystems beginnt. Die Einsatzreife wird rechtzeitig vor dem Systemstart Anfang 2003 gegeben sein.

14. Kann bereits jetzt ein exakter Zeit- und Kostenplan mit konkreten Teilschritten dem Parlament vorlegt werden?

Ein exakter Plan mit konkreten Teilschritten kann erst nach der Vergabeentscheidung vorgelegt werden.

15. Welche gesetzgeberischen Voraussetzungen zur Erhebung der Straßenbenutzungsgebühr sind bisher bereits geschaffen worden?

16. Wenn nein, können diese Gesetze vorgelegt oder ein genauer Zeitpunkt (Angabe Jahr, Monat) genannt werden, zu dem diese dem Deutschen Bundestag zugeleitet werden?

Die Fragen 15 und 16 werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundeskabinett hat am 15. August 2001 den Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen beschlossen. Er wird gegenwärtig in den Gesetzgebungsorganen des Bundes beraten.

17. Wann wird ein schlüssiges Konzept für die künftige Schienenverkehrspolitik der Bundesregierung vorliegen?

Die Bundesregierung hat mit dem Verkehrsbericht 2000 des BMVBW bereits ein umfassendes und schlüssiges Konzept für eine integrierte Verkehrspolitik

vorgelegt, in dem der Schienenverkehrspolitik ein wichtiger Stellenwert zukommt.

Zu den einzelnen Aspekten ihrer Politik zur Stärkung der Schiene hat die Bundesregierung bereits ausführlich in ihren Antworten auf die Große Anfrage der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Bahnreform und Eisenbahnpolitik“ (Bundestagsdrucksache 14/3682) und auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Aktuelle Eisenbahnpolitik“ (Bundestagsdrucksache 14/6483) Stellung bezogen.

18. Will die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene intermodal und intramodal stärken?

Die Bundesregierung stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene durch investitions- und ordnungspolitische Maßnahmen. So wurden z. B. die Bundesmittel für Investitionen in die Schiene deutlich erhöht. Auch die Einführung einer entfernungsabhängigen Autobahn-Maut für schwere Lkw wird die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene verbessern.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. Wann wird das von der Bundesregierung angekündigte Konzept zur Trennung von Netz und Betrieb als unabdingbare Wettbewerbsvoraussetzung vorliegen?

Eine Task Force des BMVBW hat unter Beteiligung der Bundesministerien der Finanzen (BMF) und für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geprüft, wie und in welchem Zeitraum eine Unabhängigkeit von Netz und Betrieb zu gestalten ist. Ende September 2001 hat die Task Force mit ihrem Abschlussbericht ein praktikables und konsensfähiges Konzept für den diskriminierungsfreien Zugang zur Schiene und für mehr Wettbewerb auf der Schiene vorgelegt.

Im BMVBW wird derzeit zur Umsetzung der Vorschläge der Task Force ein Gesetzentwurf für die notwendige Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften erarbeitet.

20. Wie soll sichergestellt werden, dass die Deutsche Bahn Netz AG im Jahr 2001 tatsächlich 6,9 Mrd. DM zuzüglich 2,0 Mrd. DM UMTS-Mittel investieren wird?

Im Zeitraum von 2001 bis 2003 sind nach der sogenannten Trilateralen Vereinbarung des BMVBW, des BMF und der DB AG vom 22. März 2001 Finanzierungsmittel für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in Höhe von 26,402 Mrd. DM verfügbar. Darin sind die zusätzlichen Investitionsmittel in Folge der Veräußerung der UMTS-Funklizenzen von 6,0 Mrd. DM bereits enthalten. Auf das Jahr 2001 entfallen von den bis 2003 verfügbaren Finanzmitteln 8,6 Mrd. DM.

Die DB AG wird die verfügbaren investiven Bundesmittel im Jahr 2001 aber nicht vollständig verausgaben können. Die endgültige Größenordnung dieses Betrages lässt sich im Moment noch nicht präzise abschätzen, denn insoweit ist die DB AG auch abhängig vom tatsächlichen Bauablauf bei ihren Vorhaben und der entsprechenden Rechnungsstellung der beauftragten Unternehmen.

Die DB AG hat angegeben, dass sie alle entsprechenden Aufträge bereits ausgelöst hat. Eine Realisierung der Bauleistungen sowie die entsprechenden Abrechnungen erfolgen naturgemäß zeitversetzt. Da aus Sicht der Bundesregie-

rung die Realisierung der Maßnahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms mit einem Volumen von 6 Mrd. DM insgesamt von Bedeutung ist, wurden durch eine entsprechende Vereinbarung zwischen Bund und DB AG (sog. Trilaterale Vereinbarung) und durch die vorgesehene Möglichkeit der Nachveranschlagung der Mittel in späteren Haushaltsjahren sichergestellt, dass das gesamte Zukunftsinvestitionsprogramm realisiert werden kann.

Auf Grund der Tatsache, dass die DB AG nach eigenen Angaben die erforderlichen Bauaufträge bereits ausgelöst hat und dass die Mittel von 6 Mrd. DM unabhängig von den aktuellen Schwierigkeiten zur Verfügung stehen werden, geht die Bundesregierung davon aus, dass das Zukunftsinvestitionsprogramm sowohl im Hinblick auf die Qualität der Schieneninfrastruktur als auch im Hinblick auf seine beschäftigungspolitischen Aspekte seine Zielstellungen voll erreichen wird.

21. Wie wird sichergestellt, dass das Investitionsgeschehen verstetigt wird und ein ausreichend großer Planungsvorlauf entstehen kann?

Mit dem Abschluss der Trilateralen Vereinbarung ist eine Verstetigung des Investitionsniveaus auf einem bislang nicht erreichten Niveau bis zum Jahr 2003 erreicht worden. Die DB Netz AG und die DB Station & Service AG verfügen somit zumindest mittelfristig über die gebotene Planungssicherheit.

Die Bundesregierung macht damit die große Bedeutung deutlich, welche sie dem Verkehrsträger Schiene beimisst. Die erforderlichen Investitionen zur Erhaltung und dauerhaften Sanierung des bestehenden Netzes können eingeleitet werden. Ziel der Bundesregierung sind auch in den Jahren nach 2003 hohe Investitionen für Schiene und Straße, um auf diese Weise eine Grundsanierung des bestehenden Schienennetzes fortzuführen.

22. Zu welchem genauen Zeitpunkt (Jahr, Monat) wird die notwendige Novelle zum Regionalisierungsgesetz dem Deutschen Bundestag zugeleitet?

Gemäß § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz ist 2001 mit Wirkung ab 2002 auf Vorschlag des Bundes durch Gesetz die Höhe der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel neu festzusetzen und neu zu bestimmen, aus welchen Steuereinnahmen des Bundes die Mittel den Ländern zufließen. Das BMVBW erarbeitet zur Zeit einen entsprechenden Gesetzentwurf.

23. Wann wird der verfassungsrechtliche Gesetzgebungsauftrag zum Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz (GG) erfüllt werden?

Der verfassungsrechtliche Gesetzgebungsauftrag zu Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz ist für den Infrastrukturbereich durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt. Danach finanziert der Bund im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen. Die Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz ist ein Bedarfsplan, mit dem gesetzlich der Bedarf an Bundesschienenwegen festgelegt wird. Der Ausbau der Bundesschienenwege ist somit parallel zum Ausbau der Fernstraßen nach dem Bundesfernstraßenausbaugesetz geregelt.

Die Gewährleistung eines dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Verkehrsangebotes erfolgt auf der Grundlage der Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969.

Der Bund nimmt grundsätzlich seine Verantwortung für beide Bereiche war, indem er – entsprechend dem Verkehrsbedarf und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel – Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert. Im Jahr 2001 wurden hierfür Bundesmittel in Höhe von rund 8,5 Mrd. DM bereitgestellt, im Jahr 2002 sind 8,7 Mrd. DM vorgesehen.

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass zum kommenden Fahrplanwechsel 13 Millionen Zugkilometer aus dem InterRegio-Programm gestrichen werden, im Hinblick auf Artikel 87e Abs. 4 GG?

Die Deutsche Bahn ist durch die Bahnreform bewusst als ein kaufmännisch geführtes Unternehmen gestaltet worden. Um sich im Wettbewerb am Verkehrsmarkt behaupten zu können, muss die DB AG ihre Wirtschaftlichkeit noch erheblich verbessern, aber auch ihr Angebot verbessern, um eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten und dadurch mehr Kunden zu gewinnen.

In umfangreichen Markterhebungen hat die DB AG noch defizitäre Züge ermittelt. Die DB AG beziffert die Verluste aus schwach besetzten InterRegio-Verbindungen auf derzeit ca. 300 Mio. DM pro Jahr. Nach Angaben der DB AG wird das Angebot dort gestrafft, wo dauerhaft schwach nachgefragte Züge keinen kostendeckenden Verkehr ermöglichen. Züge mit zu geringer Besetzung zu fahren ist weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.

Ob das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) dem Wohl der Allgemeinheit – insbesondere den Verkehrsbedürfnissen – entspricht oder nicht, kann nur im konkreten Einzelfall nach gründlicher Analyse und Prüfung bewertet werden. Dabei kommt es nicht darauf an, möglichst viele Zugkilometer zu fahren, sondern möglichst viele Fahrgäste dann zu befördern, wenn diese das Angebot nachfragen. Dies bedeutet für das SPFV-Angebot, dass das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Verkehrsbedürfnisse nicht tangiert werden, wenn die Nachfrage so gering ist, dass das Verkehrsbedürfnis vertretbar und besser anderweitig befriedigt werden kann. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich im Rahmen der Regionalisierung die Angebote im Schienenpersonennahverkehr vielfach erheblich verbessert haben und damit in Konkurrenz zum SPFV getreten sind mit der Folge, dass eine Nachfrageverlagerung stattgefunden hat.

Die DB Reise & Touristik AG hat ihre Planungen mit den Ländern verhandelt und für entfallende Züge Ersatzangebote gemacht. Nach Mitteilung der DB AG hat sie auf Grund der Verhandlungen mit den Ländern einige Planungen modifiziert. In vielen Fällen konnten Kunden bereits auf parallel verkehrende und zum Teil modernere Züge des Nahverkehrs umsteigen. Zur Verbesserung des Schienenangebots, insbesondere hinsichtlich Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und Preis, muss der Wettbewerb auf der Schiene belebt werden. Deshalb wird die Bundesregierung auf Grundlage des Berichtes der „Task Force“ den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz sicherstellen.

25. Wann wird die Bundesregierung ihr für den Herbst 1999 angekündigtes Konzept für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) mit der Zielprojektion der Mengensteigerung und Wirtschaftlichkeit (ohne Verluste bzw. sonstige Subventionen) mit Zahlen endlich dem Parlament vorlegen?

Das BMVBW hat am 9. August 2001 dem Deutschen Bundestag seinen Bericht zum Kombinierten Verkehr vorgelegt (Bundestagsdrucksache 14/6928).

26. Wird die Bundesregierung dem Vorschlag der Pällmann-Kommission, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland von einer Steuerfinanzierung stärker auf eine Nutzerfinanzierung umzustellen, folgen?

Die Bundesregierung stimmt mit der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (Pällmann-Kommission) überein, dass bei der Infrastrukturfinanzierung das Verursacherprinzip und damit die Nutzerfinanzierung zu stärken sind, um einen angemessenen Beitrag der Nutzer von Verkehrsinfrastruktur an den durch sie verursachten Wegekosten zu erzielen. Mit der Umstellung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr auf eine fahrleistungsabhängige Autobahnbenutzungsgebühr für Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht wird die Nutzerfinanzierung des Verkehrsträgers Straße gestärkt.

27. Ist in diesem Zusammenhang mit dem Bundesminister der Finanzen, Hans Eichel, Einigung erzielt worden, dass

    – dies für die Nutzer gemäß Pällmann-Kommission belastungsneutral erfolgen muss, was bedeutet, dass zusätzliche Nutzerentgelte durch sinkende Steuern kompensiert werden müssen,

    – die Nutzerentgelte zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur dauerhaft zur Verfügung stehen und nicht dem allgemeinen Haushalt zur Verfügung gestellt werden müssen?

Benutzergebühren erfassen jeden Benutzer gleichermaßen, unabhängig davon, ob die entgeltpflichtige Infrastruktur von ausländischen oder inländischen Benutzern in Anspruch genommen wird. Benutzergebühren sind damit auch ein Instrument zur Harmonisierung von Wettbewerbsbedingungen. Die Einführung der Lkw-Maut soll mit einem größtmöglichen Harmonisierungsschritt auf europäischer Ebene verbunden werden. Nutzergebühren sollen nach Deckung der System- und Verwaltungskosten weitgehend der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen. Deshalb sollen Einnahmen aus der Lkw-Maut einer Gesellschaft des Bundes zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zur Verfügung gestellt werden. Die Bundesregierung wird noch im Jahr 2001 das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft in privater Rechtsform einleiten.

28. Ist bei der Verteilung der Nutzerentgelte auf die verschiedenen Verkehrsträger an Quersubventionierung z. B. der Wasserstraßen und der Eisenbahn durch die Straße gedacht, oder soll jeder Verkehrsträger seine Einnahmen behalten und reinvestieren dürfen?

Zunächst soll vorrangig das Anti-Stau-Programm finanziert werden. Dem Konzept ihrer integrierten Verkehrspolitik entsprechend, das auf eine Verknüpfung der Verkehrsträger setzt, will die Bundesregierung mit dem Anti-Stau-Programm Investitionsmaßnahmen bei allen Verkehrsträgern realisieren. Dabei dienen die Maßnahmen für Schiene und Wasserstraße auch der Straße, da die Beseitigung von Engpässen im Schienen- und Wasserstraßennetz auch Entlastungen der Straße mit sich bringt. Eine integrierte Verkehrspolitik verlangt, das Verkehrssystem als ein zusammenhängendes Gesamtsystem zu betrachten. Dies betrifft auch die Finanzierung und die Planung.

29. Auf welche Art und Weise werden die Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehrsgewerbe weiter harmonisiert?

    Wie wird die weiter fortgeführte Subventionspraxis verhindert?

Seit der völligen Freigabe der Kabotage im Straßengüterverkehr zum 1. Juli 1998 hat sich die Bundesregierung für die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im gemeinsamen Binnenmarkt verstärkt eingesetzt.

Die Bundesregierung möchte in Zusammenarbeit mit der Kommission eine zügige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für das Straßengüterverkehrsgewerbe erreichen.

Mit der Richtlinie 1999/62/EG, die die Richtlinie 93/89/EWG abgelöst hat, ist für schwere Lkw und Fahrzeugkombinationen ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht die Mindestbelastung mit Kfz-Steuer festgelegt worden. Solange diese Mindestsätze eingehalten werden und das System der Kfz-Steuer insgesamt schlüssig bleibt, ist es nationale Entscheidung der einzelnen EU-Mitgliedstaaten, wie sie diese Steuer ausgestalten. In Deutschland zielt die Kfz-Steuer zur Reduzierung von Schadstoff- und Lärmbelastungen auf möglichst emissionsreduzierende Motor- und Abgastechnik ab. Die Bundesregierung hält es für sinnvoll, diese Besteuerung weiter auszugestalten und für besonders emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge (Euro IV und besser) richtlinienkonform bis auf das EU-Mindestniveau abzusenken. Zugleich wird mit der Richtlinie 1999/62/EG bestimmt, dass sich die Obergrenze der Höhe von fahrleistungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühren an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes zu orientieren hat, d. h. diese Kosten erreicht bzw. unterschritten, aber nicht überschritten werden dürfen.

Bei der Mineralölsteuer ist durch die Richtlinien 92/81/EWG und 92/82/EWG eine gewisse Harmonisierung erreicht. Einige Mitgliedstaaten der EU (Frankreich, Italien und Niederlande) haben dem Transportgewerbe Mineralölsteuervergünstigungen durch Senkung oder Erstattung der Mineralölsteuer oberhalb der in den Richtlinien festgelegten Mindestsätze gewährt. Hier handelt es sich hauptsächlich um ein beihilferechtliches Problem. Die EU-Kommission hat entsprechende Prüfverfahren gegen die vorgenannten EU-Mitgliedstaaten eingeleitet.

Mit der Einführung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw will die Bundesregierung auf Grund der damit verbundenen effizienteren und gerechteren Wegekostenanlastung eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen erreichen. Im internationalen Wettbewerb wird die Lkw-Maut für deutsche Transportunternehmen Vorteile bringen, weil zukünftig sämtliche Nutzer deutscher Autobahnen zu einem gerechteren Wegekostenbeitrag herangezogen werden können, als dies die gegenwärtige zeitbezogene Gebührenerhebung zu leisten vermag.

Im nichtfiskalischen Bereich will die Bundesregierung adäquate Übergangsregelungen für die vollständige Liberalisierung des Marktzugangs osteuropäischer EU-Beitrittskandidaten im Güterverkehrsbereich erreichen. Sie setzt sich zudem intensiv für die Bekämpfung illegaler wettbewerbsverzerrender Kabotagepraktiken ein.

National ist die Bundesregierung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr im Rahmen einer Ergänzung des Güterkraftverkehrsgesetzes entgegengetreten. Mit dem Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG) ist unter anderem die Verpflichtung des Unternehmers festgelegt worden, nur Fahrer aus Drittstaaten einzusetzen, die sich in einem ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnis befinden. Für die Einhaltung dieser Verpflichtung sind auch die Verlader verant-

wortlich. Für Verstöße gegen diese Pflichten sind hohe Geldbußen vorgesehen. Zur Gewährleistung einer effektiven bundeseinheitlichen Kontrolle sind dem Bundesamt für Güterverkehr bestimmte Zuständigkeiten hinsichtlich Kontrolle und Ahndung der Einhaltung der Vorschriften des Aufenthalts-, Arbeitsgenehmigungs- und Sozialrechts von Fahrern aus Drittstaaten übertragen worden. Die neuen Regelungen sind zum 7. September 2001 in Kraft getreten.

Im Übrigen hat die Bundesregierung in ihrem Verkehrsbericht 2000 (Bundestagsdrucksache 14/4688 (neu)) und in ihrem Bericht an den Deutschen Bundestag zur Effizienz des neuen güterkraftverkehrsrechtlichen Ordnungsrahmens (Bundestagsdrucksache 14/6906) ihre Maßnahmen zur Stärkung des deutschen Straßengüterverkehrsgewerbes dargestellt.

Die Bundesregierung prüft gegenwärtig die im von der Kommission im September 2001 vorgelegten Weißbuch zur gemeinsamen Verkehrspolitik enthaltenen Aussagen zur Harmonisierung bei gewerblich genutzten Kraftstoffen.

30. Welche angekündigten Verkehrsprojekte wurden bereits im EFRE-Programm (EFRE: Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung) finanziert?

Aus dem EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur wurden bisher noch keine Projekte finanziert. Bevor Bewilligungen im Rahmen des Programms ausgesprochen werden können, müssen alle Schritte des nach EG-Recht vorgeschriebenen Verfahrens der sogenannten Programmplanung abgeschlossen sein. Das Programm selbst wurde von der Kommission am 16. März 2001 genehmigt. Das BMVBW koordiniert derzeit die noch erforderlichen Verfahrensschritte der Programmplanung mit der Kommission und den beteiligten deutschen Behörden.

Bei allen aus dem EFRE geförderten Projekten, deren Gesamtkosten mehr als 50 Mio. Euro betragen, ist gemäß EG-Recht vor einer Bewilligung der Förderung durch nationale Behörden eine Einzelgenehmigung durch die Kommission erforderlich. Das trifft auf fast alle Verkehrsinvestitionsprojekte zu, die im Rahmen des EFRE-Bundesprogramms gefördert werden sollen. Das BMVBW bereitet derzeit in enger Abstimmung mit der Kommission die ersten Anträge vor.

31. Wann wird die Bundesregierung die Novelle des Fluglärmschutzgesetzes vorlegen und hat dies Auswirkungen auf das Flughafenkonzept der Bundesregierung?

Die Bundesregierung wird einen Gesetzentwurf vorlegen, sobald die gegenwärtig laufende Ressortabstimmung ihren Abschluss gefunden hat. Die Novelle Fluglärmgesetz hat zwar keine direkten Auswirkungen auf das Flughafenkonzept. Durch ein Zusammenwirken beider Vorhaben kann aber eine besonders wirksame Verminderung und Vermeidung von Fluglärm erreicht werden.

32. Da nach Informationen der Bundesregierung um den Jahreswechsel 2001/2002 die Machbarkeitsstudie für alternative deutsche Transrapid-Anwendungsstrecken vorliegen soll, wann wird die Bundesregierung dann über den Bau der Alternativstrecke entscheiden?

Entscheidungen können erst nach Vorliegen der vertiefenden Machbarkeitsstudie und nachfolgender Bewertung der Ergebnisse getroffen werden. Eine genaue Terminfestlegung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

33. Wie ist die Finanzierung dieser Strecke gesichert, nachdem im Haushalt entgegen der Zusage aus dem Februar 2000 nur noch Leertitel eingestellt sind?

Die Aufnahme des Titels 718 33 „Kostenbeteiligung des Bundes an Investitionen für eine Magnetschwebebahnanwendung“ als Leertitel in den Haushaltsplan 2002 verdeutlicht den Willen der Bundesregierung zur Umsetzung der Grundsatzvereinbarung zum Transrapid zwischen Bund, DB AG und Industriekonsortium vom 5. Februar 2000 bezüglich einer Anwendungsstrecke in Deutschland. Die Veranschlagung von Ausgaben im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2002 kam mangels Haushaltsreife nicht in Betracht.

Die Finanzierung wird im Übrigen aus dem so genannten Transrapid-Plafond aus der früheren Planung der Magnetschnellbahnverbindung Berlin–Hamburg erfolgen. So stellt die Bundesregierung in den Erläuterungen zur Titelgruppe 03 „Zukunftssicherung der deutschen Magnetschwebebahntechnik“ des Verkehrshaushalts deutlich heraus, dass der Bund unverändert bereit ist, sich mit bis zu 3,12 Mrd. Euro (abzüglich der bereits verausgabten bzw. zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg–Büchen–Berlin veranschlagten Mittel) an der Zukunftssicherung der Magnetschwebebahntechnik zu beteiligen.

34. Wird die Bundesregierung das notwendige Bedarfsgesetz noch in dieser Legislaturperiode dem Parlament vorlegen?

Das in der Bundesrepublik Deutschland geltende Planungsrecht erfordert kein Bedarfsgesetz.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333